Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (девети състав)

11 юли 2019 година*

„Преюдициално запитване — Транспорт — Общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Член 5, параграф 1, буква в) — Член 7, параграф 1 — Право на обезщетение — Директно свързан полет — Полет, който се състои от два полета, извършвани от различни въздушни превозвачи — Голямо закъснение, възникнало при втория полет, чиито пунктове на излитане и на кацане са извън Европейския съюз и който се извършва от превозвач, установен в трета държава“

По дело C-502/18

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Městský soud v Praze (Градски съд Прага, Чешка република), с акт от 17 май 2018 г., постъпил в Съда на 30 юли 2018 г., в рамките на производство по дело

CS и др.

срещу

České aerolinie a.s.,

СЪДЪТ (девети състав),

състоящ се от: K. Jürimäe, председател на състава, D. Šváby (докладчик) и S. Rodin, съдии,

генерален адвокат: P. Pikamäe,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

– за CS и др., от R. Jehne, advokát,

– за České aerolinie a.s., от J. Horník, advokát,

– за италианското правителство, от G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от P. Garofoli, avvocato dello Stato,

– за Европейската комисия, от P. Němečková и N. Yerrell, в качеството на представители,

* Език на производството: чешки.

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 3, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между CS и др. (наричани по-нататък „въпросните пътници“) и České aerolinie a.s., въздушен превозвач, по повод на отказа на последния да обезщети тези пътници, чийто директно свързан полет е пристигнал с голямо закъснение.

Правна уредба

3 Член 2, букви б) и в) от Регламент № 261/2004 гласи следното:

„За целите на настоящия регламент:

[…]

б) „оперираш въздушен превозвач“ означава въздушен превозвач, който изпълнява или има намерение да изпълнява полет съгласно договор с пътник или от името на друго лице, юридическо или физическо, имащо договор с този пътник;

в) „превозвач от Общността” означава въздушен превозвач с валиден лиценз за опериране, издаден от държава членка в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушни превозвачи [(ОВ L 240, 1992 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 2, стр. 76)]“.

4 Член 3 от посочения регламент, озаглавен „Приложно поле“, предвижда следното в параграфи 1 и 5:

„1. Настоящият регламент се прилага:

а) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава членка, към която Договорът се прилага;

[…]

5. Настоящият регламент се прилага за всеки оперираш въздушен превозвач, предоставящ транспорт на пътниците, обхванати от параграфи 1 и 2. В случаите, когато оперираш въздушен превозвач, който няма никакъв договор с пътника, изпълнява задължения съгласно настоящия регламент, се счита, че той върши това от името на лицето, което има договор с този пътник“.

5 Член 5, параграф 1, буква в) от посочения регламент гласи следното:

„При отмяна на полет съответните пътници:

[…]

в) имат право на обезщетение от оперирящия въздушен превозвач по член 7, освен ако не са:
   i) информирани за отмяната минимум две седмици преди началото на полета по разписание; или
   ii) информирани за отмяната между две седмици и седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от два часа преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от четири часа след времето за пристигане по разписание; или
   iii) информирани за отмяната по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от един час преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание“.

6 Член 7, параграф 1 от посочения регламент има следния текст:

„При прилагането на този член пътниците получават обезщетение, възлизащо на:

[…]

в) 600 EUR за всички полети, непопадащи под букви а) или б).

[…]“.

7 Член 13 от Регламент № 261/2004 гласи следното:

„В случаите, когато оперираш въздушен превозвач плаща обезщетение или изпълнява други задължения, произтичащи от настоящия регламент, нито една разпоредба от този регламент не може да се тълкува като ограничаваща неговото право да търси обезщетение от всяко лице, в това число и трети лица, в съответствие с приложимото законодателство. По-специално, настоящият регламент по никакъв начин не ограничава оперирящия въздушен превозвач да търси възстановяване от туроператор или друго лице, с което оперирящият въздушен превозвач има договор. По същия начин, нито една разпоредба от този регламент не може да се тълкува като ограничаваща правото на туроператор или трето лице, различно от пътника, с когото оперираш въздушен превозвач има договор, да търси възстановяване или обезщетение от оперирящия въздушен превозвач в съответствие с приложимото законодателство“.

Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос

8 Всеки един от въпросните единадесет на брой пътници е направил чрез České aerolinie една резервация за полет от Прага (Чешка република) до Банкок (Тайланд) през Абу Даби (Обединени арабски емирства).

9 Първият полет от този директно свързан полет, изпълняван от České aerolinie от Прага до Абу Даби, е извършен съгласно графика на полета и е пристигнал навреме в дестинацията си. За сметка на това вторият полет, от Абу Даби до Банкок, изпълняван в рамките на споразумение за съвместно опериране от Etihad Airways, което не е „въздушен превозвач от Общността“ по смисъла на член 2, буква в) от Регламент № 261/2004, е пристигнал с 488 минути закъснение.

10 Тъй като České aerolinie е отказало да им изплати обезщетението, предвидено в член 7, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004, въпросните пътници са подали пред компетентния първоинстанционен чешки съд иск срещу този превозвач. Посочената юрисдикция е уважила искането им за обезщетение, като по-специално е приела, че макар да не е извършило полета, който е имал голямо закъснение, České aerolinie е било длъжно да заплати посоченото обезщетение в приложение на член 3, параграф 5, последно изречение от Регламент № 261/2004.

11 Запитващата юрисдикция Městský soud v Praze (Градски съд Прага, Чешка република) потвърждава това решение в рамките на производство по обжалване. С решението си от 26 април 2016 г. тя по-специално приема, че не е необходимо да сезира Съда с преюдициално запитване на основание член 267 ДФЕС, тъй като тълкуването на член 3, параграф 5 от Регламент № 261/2004 може ясно да се изведе от текста на този регламент, както и от решението от 28 февруари 2013 г., Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106). В това отношение запитващата юрисдикция приема, че от тази разпоредба следва, че České aerolinie е пряко отговорно пред въпросните пътници за претърпяната от тях вреда в резултат от закъснението в частта от директно свързания полет, извършена от Etihad Airways, тъй като основният елемент на правното понятие за представителство е, че принципалът е пряко отговорен за действията на представителя. Освен това запитващата юрисдикция приема, че това тълкуване на посочения регламент е напълно адекватно спрямо разглежданото от нея фактическо положение и е справедливо, тъй като отговорността на превозвача по договор произтича от договора и превозвачът не може да бъде освободен от нея въз основа на довода, че частта от полета, при която възниква закъснението, е извършена от друго лице, като това положение е аналогично на всяка друга форма на възлагане на подизпълнение.

12 С решение от 31 октомври 2017 г. Ústavní soud (Конституционен съд, Чешка република) обаче отменя това решение. С решението си Ústavní soud (Конституционен съд) дава указания на запитващата юрисдикция да разгледа доводите на České aerolinie, в които то се позовава на решение на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия), в което посоченият съд в подобен контекст е приел, че превозвачът по договора не може да носи отговорност, ако той не е бил оперирящият въздушен превозвач.

13 След като делото е върнато за ново разглеждане от Ústavní soud (Конституционен съд), запитващата юрисдикция констатира, че предявеният от въпросните пътници иск за обезщетение може да бъде уважен само ако превозвачът по договора, в случая České aerolinie, може да бъде отговорен за пристигането с голямо закъснение на полета, изпълняван извън Европейския съюз от въздушен превозвач, който е установен извън Съюза, а именно Etihad Airways. В подкрепа на това е изискването за високо равнище на защита на пътниците, по-конкретно когато, както в настоящия случай, става дума за директно свързан полет, едната част от който се извършва извън Съюза от въздушен превозвач извън Общността, което означава, че Регламент № 261/2004 не се прилага. От друга страна, аргумент против такова тълкуване е фактът, че в посочения регламент се предвижда, че лицето, което дължи предвиденото в член 7, параграф 1, буква в) от него обезщетение, е оперирящият въздушен превозвач, което се потвърждава от съдебната практика на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд).

14 При тези условия Městský soud v Praze (Градски съд Прага) решава да спре производството по делото и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Съществува ли задължение за превозвач от Общността да заплати обезщетение на пътници на основание член 3, параграф 5, второ изречение от [Регламент № 261/2004], когато превозвачът от Общността в качеството му на превозвач по договор извършва първата отсечка от директно свързан полет на летище на държава, която не е членка на Европейския съюз, откъдето съгласно споразумение за съвместно опериране […] въздушен превозвач, който не е превозвач от Общността, извършва втората отсечка от полета и има закъснение повече от три часа при пристигането на летището на крайния пункт на пристигане, което възниква изключително по време на втората отсечка от полета?“.

По преюдициалния въпрос

15 С въпроса си запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, във връзка с член 3, параграф 5 от същия трябва да се тълкуват в смисъл, че в рамките на директно свързан полет, съставен от два полета, за които е направена една-единствена резервация, започващ от летище, намиращо се на територията на държава членка, с краен пункт летище, намиращо се в трета държава, и с преминаване през летището на друга трета държава, пътник, който в своя краен пункт на пристигане е претърпял закъснение от три часа или повече, възникнало при втория полет, извършен в рамките на споразумение за съвместно опериране от превозвач, който е установен в трета държава, може да предяви своя иск за обезщетение на основание на посочения регламент срещу въздушния превозвач от Общността, който е извършил първия полет.

16 В самото начало следва да се припомни, от една страна, че полет, който се състои от един или повече свързани полета, за които е направена една-единствена резервация, съставлява едно цяло за целите на правото на обезщетение на пътниците по Регламент № 261/2004 (вж. в този смисъл решение от 31 май 2018 г., Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, т. 18 и 19 и цитираната съдебна практика), като това означава, че приложимостта на Регламент № 261/2004 се преценява с оглед на мястото на първоначалния пункт на излитане и крайния пункт на пристигане (вж. в този смисъл решение от 31 май 2018 г., Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, т. 25).

17 Съгласно член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 той по-конкретно се прилага към пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава членка, към която Договорът се прилага.

18 Следователно директно свързан полет като разглеждания по главното производство, започващ от Прага до Банкок през Абу Даби, извършен от летище, намиращо се на територията на държава членка, попада в приложното поле на Регламент № 261/2004.

19 От друга страна, Съдът е постановил, че пътниците, чиито полети са закъснели, трябва да се счита, че имат право на обезщетение, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 във връзка с член 7, параграф 1 от същия регламент, в случай че при пристигането си в крайния пункт са претърпели загуба на време, равна на или по-голяма от три часа (вж. в този смисъл решения от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 61 и от 23 октомври 2012 г., Nelson и др., C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 38).

20 Що се отнася до лицето, което дължи обезщетение в случай на голямо закъснение при пристигане на директно свързан полет като разглеждания по главното производство, от текста на член 5, параграф 1, буква в) и параграф 3 от Регламент № 261/2004 е видно, че става дума само за „опериращ[ия] въздушен превозвач“ по смисъла на член 2, буква б) от посочения регламент.

21 Следователно трябва да се определи дали в случай като разглеждания в главното производство въздушен превозвач като České aerolinie попада в обхвата на тази квалификация.

22 Съгласно член 2, буква б) от Регламент № 261/2004 „опериращ въздушен превозвач“ означава „въздушен превозвач, който изпълнява или има намерение да изпълнява полет съгласно договор с пътник или от името на друго лице, юридическо или физическо, имащо договор с този пътник“.

23 Така в това определение се поставят две кумулативни условия, за да може даден въздушен превозвач да бъде квалифициран като „опериращ въздушен превозвач“ — а именно, от една страна, относно осъществяването на съответния полет, и от друга страна, относно наличието на сключен с даден пътник договор (решение от 4 юли 2018 г., Wirth и др., C-532/17, EU:C:2018:527, т. 18).

24 В случая и както е видно от акта за преюдициално запитване, е безспорно установено, че České aerolinie действително е извършило полет в рамките на договор за превоз, сключен с въпросните пътници.

25 Следователно то следва да бъде квалифицирано като „опериращ въздушен превозвач“ и следователно дължи, при спазване на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, обезщетението, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от посочения регламент.

26 Такова съображение не би могло да бъде поставено под въпрос от факта, който České aerolinie посочва в писменото си становище, че претърпяното от въпросните пътници по главното производство закъснение е възникнало не в рамките на извършения от този превозвач първи полет от директно свързания полет, а в рамките на втория полет от този директно свързан полет, който е извършен от друг въздушен превозвач.

27 Във връзка с това най-напред следва да се отбележи, че съгласно съдебната практика, припомнена в точка 16 от настоящото решение, полети, състоящи се от един или повече свързани полети, за които е направена една-единствена резервация, трябва да се разглеждат като едно цяло, което означава, че в рамките на такива полети опериращият въздушен превозвач, извършил първия полет, не може да се оправдава с довода за лошо извършване на последващия полет, изпълнен от друг въздушен превозвач.

28 На следващо място, член 3, параграф 5, второ изречение от Регламент № 261/2004 уточнява, че в случаите, когато опериращ въздушен превозвач, който няма никакъв договор с пътника, изпълнява задълженията съгласно настоящия регламент, се счита, че той върши това от името на лицето, което има договор с този пътник.

29 Така в положение като разглежданото по главното производство, при което в рамките на директно свързан полет, съставен от два полета, за които е направена една-единствена резервация, вторият полет е извършен съгласно споразумение за съвместно опериране от опериращ въздушен превозвач, различен от опериращия въздушен превозвач, който е сключил договора за превоз с съответните пътници и е извършил първия полет, последният превозвач остава обвързан от договорни отношения с пътниците, дори в рамките на изпълнението на втория полет.

30 Освен това целта за гарантиране на високо равнище на защита на пътниците, посочена в съображение 1 от Регламент № 261/2004, също така може да бъде в подкрепа на извода, че в случай на директно свързан полет, за който е направена една-единствена резервация и който е извършен в рамките на споразумение за съвместно опериране, опериращият въздушен превозвач, който е извършил първия полет, дължи обезщетение дори в случай на закъснение, настъпило по време на втория полет, изпълняван от друг въздушен превозвач. Всъщност такова решение позволява да се гарантира, че превозените пътници ще бъдат обезщетени от оперираща въздушен превозвач, който е сключил договора за превоз с тях, без да трябва да се държи сметка за договореностите на посочения превозвач относно извършването на втория полет от директно свързания полет.

31 Накрая, важно е да се припомни, че съгласно член 13 от Регламент № 261/2004 изпълнението на задълженията на оперираща въздушен превозвач по този регламент не засяга правото му да търси в съответствие с приложимото национално право обезщетение от всяко, в това число и трето лице, чието поведение е станало причина той да не изпълни задълженията си (решение от 11 май 2017 г., Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, т. 29 и цитираната съдебна практика).

32 Следователно, и по-конкретно в случай на директно свързан полет, за който е направена една-единствена резервация и който е извършен в рамките на споразумение за съвместно опериране, опериращият въздушен превозвач, който трябва да плати предвиденото от Регламент № 261/2004 обезщетение поради голямо закъснение, свързано с полет, който самият той не е извършил, може при необходимост да предяви иск срещу оперираща въздушен превозвач, който е отговорен за това закъснение, за да получи обезщетение за тази финансова тежест.

33 Предвид изложеното по-горе на поставения въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, във връзка с член 3, параграф 5 от същия трябва да се тълкуват в смисъл, че в рамките на директно свързан полет, съставен от два полета, за които е направена една-единствена резервация, започващ от летище, намиращо се на територията на държава членка, и с краен пункт летище, намиращо се в трета държава, и с преминаване през летището на друга трета държава, пътник, който в своя краен пункт на пристигане е претърпял закъснение от три часа или повече, възникнало при втория полет, извършен в рамките на споразумение за съвместно опериране от превозвач, който е установен в трета държава, може да предяви своя иск за обезщетение на основание на посочения регламент срещу въздушния превозвач от Общността, който е извършил първия полет.

По съдебните разноски

34 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (девети състав) реши:

Член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91, във връзка с член 3, параграф 5 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че в рамките на директно свързан полет, съставен от два полета, за които е направена една-единствена резервация, започващ от летище, намиращо се на територията на държава членка, и с краен пункт летище, намиращо се в трета държава, и с преминаване през

летището на друга трета държава, пътник, който в своя краен пункт на пристигане е претърпял закъснение от три часа или повече, възникнало при втория полет, извършен в рамките на споразумение за съвместно опериране от превозвач, който е установен в трета държава, може да предяви своя иск за обезщетение на основание на посочения регламент срещу въздушния превозвач от Общността, който е извършил първия полет.

Подписи